2024年3月期 第2四半期決算説明会

2023年11月8日 九州旅客鉃道株式会社

- ▶ 皆様、本日はお忙しい中ご参加いただき、誠にありがとうございます。CFO の松下です。
- ▶ 本日は、2024年3月期第2四半期決算、通期業績予想、セグメントの状況、 中期経営計画の取り組み状況、及び資本コストや株価を意識した経営の実現 に向けた対応について、説明いたします。
- ▶ まず、「第2四半期決算」について説明します。5ページをご覧ください。

目次

I	2024年3月期 第2四半期決算実績	4
I	2024年3月期 通期業績予想及び配当予想	8
Ш	セグメントの状況	13
IV	中期経営計画の取り組み状況	25
٧	資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応について	33

概要

24.3期 第2四半期 決算実績

■ 各セグメントにおける需要の緩やかな回復により、対前年で連結営業収益、営業利益、 経常利益、四半期純利益すべて増収・増益

24.3期 通期業績予想 及び配当予想

- 通期業績予想に対して2Qの業績は順調に進捗
- 連結業績予想は、8月8日公表の予想を据え置き
- 配当予想は、1株あたり年間配当金93円(期末配当のみ)を据え置き

セグメントの状況

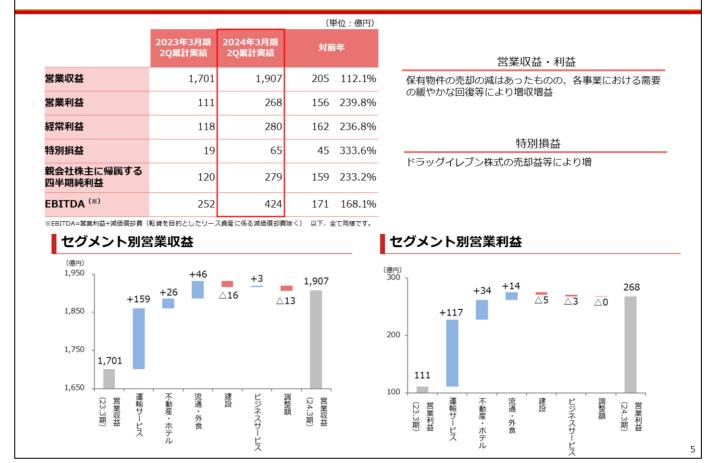
- 鉄道事業の収入は、1Qから回復率が上昇
- ホテル事業におけるADRは、1Qから上昇
- 流通・外食事業における店舗売上は引き続き好調

中期経営計画 の取組状況

- 新長崎駅ビルが11月10日に開業予定
- 日田彦山線BRTのご利用状況は順調
- 従業員エンゲージメントを高める取り組みを推進



2024年3月期 第2四半期連結決算ハイライト



- 営業収益は、社会経済活動の正常化が一層進み、鉄道事業を始めとした各事業における需要が緩やかに回復したことなどにより、対前年で205億円増の1,907億円となりました。
- ▶ 営業利益についても、営業収益の増加により、対前年で156億円増の268億円。EBITDAについては、対前年で171億円増加し、424億円となりました。
- ▶ また、親会社株主に帰属する四半期純利益は、ドラッグイレブン株式の売却に伴う特別利益の増加などにより、対前年で159億円増の279億円となりました。
- 次に、「通期業績予想」について説明します。9ページをご覧ください。

2024年3月期 第2四半期連結決算実績(セグメント別)

					(単位:億P
	2023年3月期	2024年3月期	対前年		主な増減要因
営業収益	2Q累計実績	2Q累計実績	205	442.400	
運輸サービス	1,701	1,907	205	112.1%	
	634		159	125.1%	
単体・鉄道事業	628		151		需要の緩やかな回復による増
不動産・ホテル	526		26	105.0%	
不動産賃貸	303	335	31		需要の緩やかな回復による賃貸収入の増
不動産販売	154		△ 48		保有物件の売却の減
ホテル事業	68	110	42	162.7%	需要の緩やかな回復による増
流通・外食	252	299	46	118.4%	需要の緩やかな回復による増
建設	355	339	△ 16	95.4%	
ビジネスサービス	341	344	3	100.9%	
営業利益	111	268	156	239.8%	
運輸サービス	3	121	117	-	
単体・鉄道事業	8	123	114	-	
不動産・ホテル	84	118	34	140.1%	
不動産賃貸	74	86	11	115.4%	
不動産販売	13	15	1	113.5%	
ホテル事業	△ 2	17	20	-	
流通・外食	2	16	14	665.4%	
建設	1	△ 3	△ 5	-	
ビジネスサービス	19	16	△ 3	83.8%	
EBITDA	252	424	171	168.1%	
運輸サービス	53	179	125	332.8%	
単体・鉄道事業	57	179	122	314.4%	
不動産・ホテル	154	193	39	125.4%	
不動産賃貸	132	148	15	111.7%	
不動産販売	13	15	1	113.4%	
ホテル事業	8	29	21	369.6%	
流通・外食	8	22	14	259.7%	
建設	6	1	△ 5	16.4%	
ビジネスサービス	30	30	△ 0	99.8%	

Ь

2024年3月期 第2四半期単体決算実績

					(単位:億円)
	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前	年	主な増減要因
営業収益	942	1,062	120	112.8%	
鉄道旅客運輸収入	554	704	149	127.1%	需要の緩やかな回復
新幹線	187	280	92	149.6%	
在来線	366	423	56	115.5%	
その他収入	388	358	△ 29	92.3%	保有物件の売却の減、分譲マンションの販売の増
営業費用	851	850	△ 1	99.9%	
人件費	198	203	5	102.9%	
物件費	504	486	△ 17	96.5%	
動力費	49	55	6	112.0%	資源価格高騰による単価増
修繕費	118	116	△ 2	98.3%	
その他	336	314	△ 21	93.5%	保有物件売却における原価の減、分譲マンションの販売原価の増
租税公課	62	61	△ 0	98.8%	
減価償却費	86	97	11	113.7%	
営業利益	90	212	121	233.4%	
営業外損益	40	55	15	137.5%	
経常利益	131	268	136	203.8%	
特別損益	22	65	42	287.5%	ドラッグイレブン株式の売却益による増
四半期純利益	143	282	139	197.0%	

(再掲) 単体事業別

(単位:億円)

		2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前年
鉄道事業 -	営業収益	628	779	151 124.1%
	営業利益	8	123	114 -
関連事業 -	営業収益	314	283	△ 30 90.1%
闵理尹未	営業利益	82	89	6 107.7%

/



2024年3月期 通期連結業績予想ハイライト

				(単位:億円)		
	2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前	年	営業収益	
営業収益	3,832	4,170	337	108.8%	保有物件の売却の減少を見込むも、各セグメントにおける 需要の緩やかな回復や長崎駅周辺開発の開業等により増収	
業利益	343	457	113	133.1%		
常利益	357	459	101	128.6%	営業利益	
会社株主に帰属する - 明純利益	311	407	95	130.6%	鉄道事業における動力費の増や、長崎駅周辺開発に伴う開 業費等を見込むも、営業収益の増により増益	
BITDA	638	783	144	122.6%		
セグメント (億円) 4,500	別営業収益			. L	セグメント別営業利益 (@円) 500	
4,000 - 3,832	+52 +10	+41 +13 — <u>△</u> 3	4,170		+106 +5 +5 +4 457 400 -	

▶ 通期業績予想及び配当予想については、8月8日公表の予想から変更しておりません。

不動産・ホテル

建設

ビジネスサービス

- ▶ 引き続き、収入の回復動向を注視しつつ、今期業績予想及び中期経営計画の 数値目標達成に向けた各種施策を推進してまいります。
- ▶ 次に、「セグメントの状況」について説明します。14ページをご覧ください。

2024年3月期 セグメント別通期業績予想

					(単位:億円)
	2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前年		主な増減理由
営業収益	3,832	4,170	337	108.8%	
運輸サービス	1,383	1,607	223	116.2%	需要の緩やかな回復による増
単体・鉄道事業	1,365	1,569	203	114.9%	
不動産・ホテル	1,231	1,284	52	104.3%	
不動産賃貸	626	687	60	109.7%	需要の緩やかな回復や新長崎駅ビル等の開業による賃貸収入の増
不動産販売	435	387	△ 48	88.8%	保有物件の売却の減
ホテル事業	169	210	40	124.2%	需要の緩やかな回復による増
流通・外食	547	558	10	101.9%	
建設	883	925	41	104.7%	
ビジネスサービス	734	748	13	101.8%	
営業利益	343	457	113	133.1%	
運輸サービス	25	132	106	523.2%	
単体・鉄道事業	31	133	101	422.7%	
不動産・ホテル	221	214	△ 7	96.8%	
不動産賃貸	148	153	4	102.7%	
不動産販売	62	51	△ 11	81.6%	
ホテル事業	9	10	0	104.0%	
流通・外食	14	20	5	141.7%	
建設	54	60	5	110.2%	
ビジネスサービス	34	39	4	111.9%	
EBITDA	638	783	144	122.6%	
運輸サービス	131	254	122	193.3%	
単体・鉄道事業	135	252	116	186.4%	
不動産・ホテル	362	374	11	103.1%	
不動産賃貸	267	286	18	107.0%	
不動産販売	62	51	△ 11	81.3%	
ホテル事業	32	37	4	112.4%	
流通・外食	27	33	5	121.1%	
建設	65	71	5	109.1%	
ビジネスサービス	62	63	0	100.9%	

2024年3月期 単体通期業績予想

					(単位:億円)
	2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前	年	主な増減要因
営業収益	2,116	2,286	169	108.0%	
鉄道旅客運輸収入	1,214	1,428	213	117.6%	需要の緩やかな回復による増
新幹線	440	539	98	122.4%	
在来線	774	889	114	114.9%	
その他収入	901	858	△ 43	95.2%	保有物件の売却の減
営業費用	1,887	1,971	83	104.4%	
人件費	403	410	6	101.6%	
物件費	1,189	1,226	36	103.1%	
動力費	107	124	16	115.0%	資源価格高騰による単価増
修繕費	304	325	20	106.7%	緊急抑制の反動増
その他	776	777	0	100.0%	
租税公課	115	125	9	108.3%	
減価償却費	179	210	30	116.7%	
営業利益	228	315	86	138.1%	
営業外損益	43	54	10	124.5%	
経常利益	271	369	97	135.9%	
特別損益	38	70	31	184.1%	ドラッグイレブン株式の売却益による増
当期純利益	254	368	113	144.8%	

(再掲) 単体事業別

(単位		щ

		2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前	ŧ
鉄道事業 -	営業収益	1,365	1,569	203	114.9%
 数坦争未	営業利益	31	133	101	422.7%
関連事業	営業収益	750	717	△ 33	95.5%
	営業利益	196	182	△ 14	92.5%

2024年3月期 配当予想

株主還元方針

株主還元は長期安定的に行っていくことが重要と考え、2025年3月期までの間は、1株当たり配当金93円を下限として、連結配当性向35%を目安に配当を行い、状況に応じて機動的に自己株式取得を行う

2024年3月期配当予想

- 上記の方針に基づき検討した結果、2024年3月期の配当予想は、1株当たり年間配当金93円
- なお、2023年3月期同様、2024年3月期も中間配当は行わず、期末配当の年1回とする予定

(参考) 1株当たり年間配当金の推移



※自己株式取得 (100億円)



運輸サービスセグメント

鉄道旅客運輸収入は、緩やかな回復傾向を継続し、想定並みに推移

1大順				(単位:億円)
	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前	年
営業収益	634	793	159	125.1%
うち単体・鉄道事業	628	779	151	124.1%
鉄道旅客運輸収入	554	704	149	127.1%
営業利益	3	121	117	-
うち単体・鉄道事業	8	123	114	-
EBITDA	53	179	125	332.8%
うち単体・鉄道事業	57	179	122	314.4%

【業績予想】 (単位:億円)							
2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前	年				
1,383	1,607	223	116.2%				
1,365	1,569	203	114.9%				
1,214	1,428	213	117.6%				
25	132	106	523.2%				
31	133	101	422.7%				
131	254	122	193.3%				
135	252	116	186.4%				

主な事業の状況

[宝結]

鉄道旅客運輸収入は、定期外収入が想定よりやや弱含む も、定期収入が想定より強く、結果、全体としてはほぼ インライン

【鉄道旅客運輸収入(19.3期比)】 20累計実績93.3% 年度累計想定94.3%

鉄道事業の費用は、動力費が想定をやや下回って推移、 修繕費も想定に対して進捗がやや遅いが下期にコロナ禍 での抑制の反動増を見込む



- 運輸サービスセグメントにおいては、鉄道旅客運輸収入が緩やかな回復傾向を 維持し、想定並みに推移しています。
- 内訳を見ますと、定期外収入が想定よりやや弱含むも、定期収入が想定より強く、結果として全体ではインラインという状況です。
- ▶ 鉄道事業の費用については、動力費が想定より低く推移している一方で、修繕費は下期にコロナ禍での抑制の反動増を見込んでいます。
- 続いて、鉄道事業におけるトピックを3つご説明します。次のページをご覧ください。

鉄道事業におけるインバウンドの状況について ● 2Qのインバウンド収入は1Qからほぼ横ばい、10月にはレールパスの価格改定を実施 JR-KYUSHU RAIL PASSの需要動向 | インバウンド収入(概算)の推移 19.3期 2Q累計 20累計 ■JR-KYUSHU RAIL PASS ■ その他 ◆19.3期比 実績 宝结 19.3期比 販売数 11.6 万枚 100% 11.5 万枚 126% 売上 10.9 億円 13.9 億円 127% 123% (参考) 単価** 8,500 円 10,000 円 118% 北部九州(3日間)の金額 地域別販売先 約11億円 約11億円 19.3期2Q 24.3期2Q その他 その他 タイ 中国 台湾 台湾 中国 韓国 韓国 香港 香港 価格の変遷(北部九州3日間) 9,500 10,000 12,000 1Q 2Q 8,500 鉄道旅客 約3.3% 約3.2% 運輸収入に 占める割合 2018年 2020年 2021年 2023年 4月 6月 4月 15

- ▶ まず、鉄道事業のインバウンドの状況について説明します。
- ▶ 第2四半期のインバウンド収入は第1四半期からほぼ横ばいですが、2019年3 月期との比較ではやや伸長しております。
- ➤ インバウンド収入の過半を占めるJR九州レールパスの販売数については、中国の実績がまだ2019年3月期のレベルまで戻らない中、全体の販売数は同レベルに回復しています。
- ▶ 10月1日からはJR九州レールパスやジャパンレールパスの価格改定を行っており、さらなる収入確保に努めます。
- ▶ 次のページをご覧ください。

鉄道事業における駅体制の変更について

● 駅運営体制の効率化を目的に、10月1日より子会社への駅業務委託を直営に切り替え

切替前の課題

運転取扱業務や現金輸送など、**委託できない業務があるため**、駅無人 化の進展に伴い、**委託駅・無人駅を管理する直営駅の負担が増加し、 非効率化**していた

子会社へ委託していた駅業務を全て直営とすることで、駅運営体制を 効率化するとともに、間接部門の縮小、組織力の向上及び人事運用の 活性化を図る

【切替前の体制】

	直営駅	委託駅	簡易委託駅・ 無人駅	合計
駅数	47	130	394	571
割合	8%	23%	69%	_

決算への想定影響(年間)

【連結】 影響なし

【単体】

人件費 +約20億円 物件費 ▲約20億円

【セグメント】

ビジネスサービスセグメント 営業収益 ▲約20億円 営業利益 影響なし

※中長期的には効率化により連結 で費用減の想定

切替の方法

- 子会社であるJR九州サービスサポート(ビジネスサービスセグメント)への駅業務委託は終了
- 駅業務に従事するJR九州サービスサポートの社員は、原則JR九州 にて雇用継続
- ▶次に、駅体制の変更について説明します。
- ➤ 10月1日より、JR九州が子会社に委託している駅業務を全て直営に切り替えました。
- ▶ これまでの課題として、委託駅では一部行えない業務がある中で、駅の無人化の進展に伴い、直営駅の負担が増して非効率となっていました。今回の直営化により、この非効率性を解消するとともに、間接部門の縮小や組織力の向上、人事運用の活性化を図ります。
- ▶ 直営化により、駅業務に従事する子会社の従業員は原則JR九州にて雇用を継続することとなるため、単体決算においては、人件費が増加する一方で、委託費が減少し、結果として利益にはほぼ影響はなく、連結決算においてもほぼ影響はありません。
- ▶ 次のページをご覧ください。

鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会(国土交通省)

中間とりまとめ (2022年7月)

(1) 当面の対応

現行の運賃・料金制度を前提に、下記について具体的な検討を 開始。結果を得たものから順次実施。

①総括原価の算定方法の見直し

→安全・安心や環境といった課題に対応する投資や コストを適切に総括原価に反映する手法等について検討

- ②現行制度の運用の改善・工夫
- ③地方部における地域モビリティの維持・確保に向けた 制度見直し
 - →地域の関係者が合意すれば、認可運賃とは異なる 運賃設定を可能とするような制度の構築を検討

(2) 将来の検討

現行の運賃・料金制度そのものの見直しについて (1) の当面 の対応の結果も踏まえ、引き続き検討

総括原価算定方法の見直しの方向性 (2023年6月:重要論点を抜枠)

- 将来の設備投資に係る減価償却費の前倒し算入
- 動力費に公正な燃料単価の変動率を反映
- 人件費に公正な人件費単価の伸び率を反映
- 経費に、消費者物価指数に限らず、企業物価指数等の 政府の基幹統計データによる物価上昇率を反映
- 災害に伴う特別損失の算入
- 減損処理を行った資産の減価償却費算定(個々の事情を勘案し、事業者ごとに検討)
- 国としては、今年度中に収入原価算定要領を改正する 方針

運賃制度に関する当社見解

- 運賃設定に自由度があれば、持続的でより良いサービスの提供に繋がるとの考えは不変
- 一方で、収入原価算定要領の今年度での改正が検討されていることは、これまで条件の厳しさから運賃改定が困難であった当社にとってポジティブ
- 要領改正の具体的な内容について、引き続き注視する

- ▶ 最後に、運賃制度の在り方に関する議論について説明します。
- ▶ 6月に開催された鉄道運賃・料金制度のあり方に関する小委員会では、総括原価の算定方法に関する見直しの方向性が議論され、今年度中の改正を目指す方針が示されました。
- ▶ 当社としては、運賃設定に自由度があれば、持続的でより良いサービスの提供に繋がるとの考えは変わらないものの、収入原価算定要領の今年度での改正が検討されていることは、これまで条件の厳しさから運賃改定が困難であった当社にとってはポジティブであると捉えています。
- ▶ 引き続き、要領改正の具体的な内容について注視していきます。
- ▶ 19ページをご覧ください。

鉄道事業(輸送データ)

鉄道旅客運輸収入

(単位:億円)

		2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前年		主な増減要因
全社計		554	704	149	127.1%	
定期		148	154	5	104.0%	
定期外	-	405	549	144	135.5%	
荷物		0	0	0	121.9%	
新幹線		187	280	92	149.6%	
定期		13	15	1	112.4%	需要の緩やかな回復や西九州新幹線の開業による増
定期外	-	173	265	91	152.5%	
在来線		366	423	56	115.5%	
定期		135	139	4	103.1%	需要の緩やかな回復による増
定期外	+	231	284	52	122.8%	-

輸送人キロ

(単位:百万人キロ)

			(単位:日万人十口
	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前年
全社計	3,613	4,225	612 117.09
定期	1,976	2,033	56 102.99
定期外	1,636	2,192	555 134.09
新幹線	672	968	295 143.99
定期	100	112	12 112.29
定期外	572	856	283 149.59
在来線	2,940	3,257	316 110.89
定期	1,876	1,920	44 102.49
定期外	1,063	1,336	272 125.69

不動産・ホテルセグメント|不動産賃貸事業

不動産賃貸事業は、想定並みの水準で堅調に推移

【実績】

(単位・倍田)

			(+1 <u>1</u> . 1/81 1)
	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前年
営業収益	303	335	31 110.5%
営業利益	74	86	11 115.4%
EBITDA	132	148	15 111.7%

【業績予想】

(単位:億円)

2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対育	年
626	687	60	109.7%
148	153	4	102.7%
267	286	18	107.0%

主な事業の状況

- 駅ビルテナント売上高は、主に博多シティが牽引し回復 傾向を維持しておりインラインの状況
- オフィスビル及び賃貸マンションは現保有物件の空室率 に大きな変化はなく堅調に推移
- 2023年11月10日に「JR長崎駅ビル」が開業予定であ り、下期に開業費を見込む

主要既存駅ビル※テナント売上(対19.3期)



※博多、小倉、長崎(新駅ビル除く)、大分、鹿児島

- 次に、不動産・ホテルセグメントの状況について説明します。
- まず、不動産賃貸事業については、主要既存駅ビルのテナント売上高が回復 傾向を維持しており、インラインで推移しております。
- オフィスビルや賃貸マンションについても空室率に大きな変化はなく、堅調 に推移しております。
- また、11月10日には「JR長崎駅ビル」の開業を予定しており、下期には開 業経費を見込んでおります。
- ▶ 次のページをご覧ください。

不動産・ホテルセグメント|不動産販売事業

- 分譲マンション販売は前年同期比で増加
- 保有物件の売却については、1Qに賃貸マンションを第三者へ売却したものの、23.3期の第三者へのオフィスビル売却の反動により減収

【業績予想】

【実績】 (単位:億円) 2023年3月期 2024年3月期 対前年 2Q累計実績 2Q累計実績 営業収益 154 106 △ 48 68.8% 営業利益 15 13 113.5% **EBITDA** 13 15 1 113.4%

	(単	位:億円)	
2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前	年
435	387	△ 48	88.8%
62	51	△ 11	81.6%
62	51	△ 11	81.3%

主な事業の状況

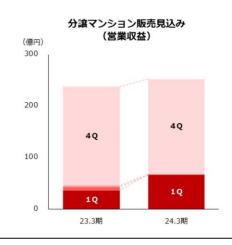
- 分譲マンションの営業収益は23.3期に対し微増を見込む。下期に は当社初となる東京での開発物件を引き渡し予定
- 保有物件の売却については、1QにRJRプレシア新横浜を第三者へ 売却済み。私募REITや第三者への売却を合わせて100億円程度の 営業収益を見込む (23.3期実績:170億円程度)



RJRプレシア新横浜

取得時期: 2018年10月 所在地 : 横浜市港北区 構造 : 地上10階 地下1階建 築年月 : 2009年5月

総戸数 : 110戸



- ▶ 不動産販売事業については、分譲マンション販売が前年に対し若干の増収で 想定通りに推移しており、保有物件の売却についても第1四半期において賃貸 マンション1棟を第三者に売却しており、順調に進捗しております。
- ▶ 続いて、当社の分譲マンション販売事業についてご説明します。次のページをご覧ください。

分譲マンション販売事業について

- 事業開始から30年以上が経過し、MJRブランドは九州内で確固たる地位と実績を確立
- 今後も安定的な供給を図るとともに、更なる沿線住民の増加や地域活性化を目指す



■ MJRブランドについて

- 1989年より分譲マンションの供給を開始
- 九州の主要都市を中心に、首都圏および関西圏でも事業を展開
- 九州トップクラスの販売実績を有する

販売戸数の推移



▋主な今後のパイプライン

竣工予定 24.3期

MJR深川住吉

所在地 : 東京都江東区 : 地上14階建 引渡時期:2024年3月(予定) : 165戸 **戸数**

販売状況:完売 ※東京初進出物件



25.3期

MJR博多ザ・レジデンス

所在地 : 福岡市博多区 : 地上14階建 引渡時期:2025年4月(予定) : 262戸 販売状況:販売中

MJR熊本ゲートタワー

所在地 能太市西区 構诰 · 地 F30階建 : 2026年3月(予定) 引渡 戸数 : 236戸

販売状況:販売中



※京阪電鉄不動産株式会社 との共同開発案件

21

当社では、沿線ネットワークを活用したまちづくりの一つとして、1989年 より九州の主要都市を中心に分譲マンションの供給を開始し、事業を展開し てきました。

- JR九州のマンションブランドである「MJR」は、九州において確固たる地位 を確立し、九州トップクラスの販売実績を有するブランドとして、これまで に9,000戸を超える分譲マンションを安定的に供給してきました。
- 近年では首都圏や関西圏でも事業を展開しており、フィールドを日本全国へ と広げています。東京初進出物件となる「MJR深川住吉」は既に完売してお り、下期に引き渡しの開始を予定しております。
- 今後も九州内外において事業を展開することで、安定的な供給を図るととも に、更なる沿線住民の増加や沿線地域の活性化に貢献してまいります。次の ページをご覧ください。

不動産・ホテルセグメント|ホテル事業

- 宿泊需要の更なる高まりを受け、ADRは19,000円台に到達
- ▶ 総販売室数におけるインバウンド比率は、1Qから上昇

1×	一种與			(当	単位:億円)
		2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前	i年
2	営業収益	68	110	42	162.7%
2	営業利益	△ 2	17	20	_
E	BITDA	8	29	21	369.6%

			(隼	位:億円)
	2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前	年
	169	210	40	124.2%
	9	10	0	104.0%
	32	37	4	112.4%

【業績予想】

主な事業の状況

「中纬1

● 首都圏および福岡エリアを中心としたインバウンド 需要の強まりが稼働率とADRの上昇を牽引

> 【24.3期の想定条件】 稼働率:75%前後で推移

ADR : 15,000~17,000円で推移

インバウンド比率(総販売室数ベース) 50%						
40%	0					
30%	1Q	2Q	_			

● 2024年初頭に長崎マリオットホテルが開業予定であり、下期に開業費を見込む



続いて、ホテル事業の状況について説明します。

- 宿泊需要の更なる高まりを受け、ADRは、首都圏や福岡エリアを中心としたインバウンド需要が牽引し、第1四半期を更に上回る結果となりました。
- ▶ また2024年初頭には、「長崎マリオットホテル」の開業を予定しており下期 に開業経費を見込んでおります。
- ▶ 次のページをご覧ください。

流通・外食セグメント

- 2Qも更なる人流回復が追い風となり、回復基調が継続
- 駅周辺立地店舗・郊外型店舗共に好調に推移したことにより増収増益

【実績】

(単位:億円)

【業績予想】

(単位:億円) 対前年

	2023年3月期 2Q累計実績		対前	前年
営業収益	252	299	46	118.4%
営業利益	2	16	14	665.4%
EBITDA	8	22	14	259.7%

2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前	年
547	558	10	101.9%
14	20	5	141.7%
27	33	5	121.1%

主な事業の状況

- ●引き続き、コンビニエンス事業や飲食関連のフラン チャイズ事業が業績を牽引
- 既存店売上高は主要子会社を中心に対前年比100% 超で推移



※JR九州ドラッグイレブン(2023年5月保有株式全売却)の実績は除く

- 流通・外食セグメントについては、人流回復を受け、コンビニエンスストアやファーストフード店が業績を牽引し、第1四半期からの堅調な業績を維持しています。
- ▶ 次に「中期経営計画の取り組み状況」について説明します。26ページをご覧ください。

建設セグメント・ビジネスサービスセグメント

建設セグメント

受注残は積み上がってきており、更なる受注獲得と工事の着実な遂行を目指す

【実績】

営業収益 営業利益 EBITDA (単位:億円)

W . 1211)	(+				
ŧ	対前:	2024年3月期 2Q累計実績	2023年3月期 2Q累計実績		
95.4%	△ 16	339	355		
-	△ 5	△ 3	1		
16.4%	△ 5	1	6		

【業績予想】

(単位:億円)

2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前	年
883	925	41	104.7%
54	60	5	110.2%
65	71	5	109.1%

ビジネスサービスセグメント

• 建設資材の納入増により増収ではあるものの、建機販売の減により減益

【実績】

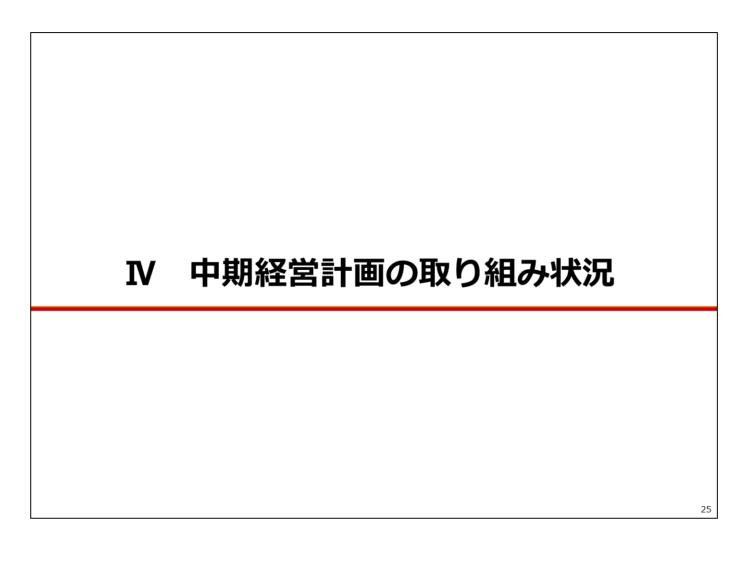
(単位:億円)

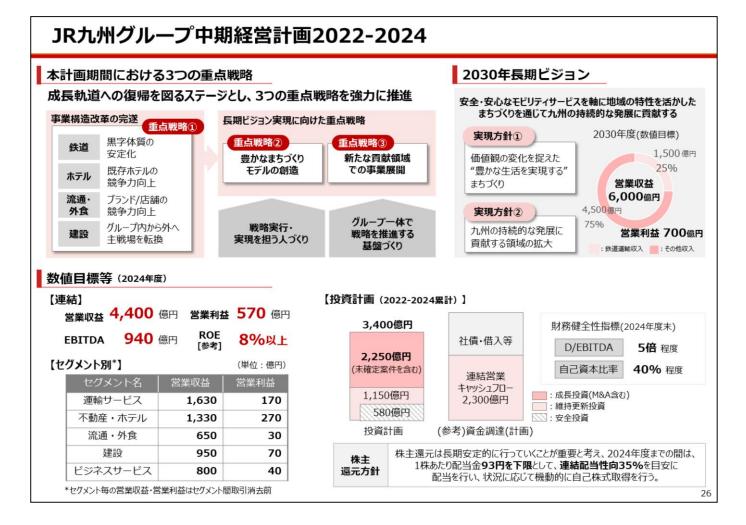
【業績予想】

(単位:億円)

	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	対前	年
営業収益	341	344	3	100.9%
営業利益	19	16	△ 3	83.8%
EBITDA	30	30	△ 0	99.8%

2023年3月期 実績	2024年3月期 通期予想	対前	年
734	748	13	101.8%
34	39	4	111.9%
62	63	0	100.9%





- ▶ 当社は、2030年長期ビジョンの実現に向け、2024年度までの3か年の中期経営計画において、「成長軌道への復帰を図る」ステージとし、3つの重点戦略を推進しています。
- 次のページをご覧ください。

重点戦略● 事業構造改革の完遂 | 鉄道事業 (未来鉄道プロジェクト)

他社との連携や新技術の活用による業務効率化を推進



AIとチャットによる忘れ物問合せサービス





- find社のシステム導入により2023年9月1日サービス開始 【導入効果】
- ①電話でのお問合せが約80%減少
- ②お問合せ対応時間が約60%減少
- ③忘れ物の返還率が電話対応の約3倍

AI画像解析によるボルト緩み検知の自動化







- 電動カートにカメラとAI処理用CPUを搭載することで、新幹線軌道 の徒歩巡視をカート巡視に置き換え
- 15km/hで走行中でもボルトの緩みを検知することができるAIソフ トを、Tokyo Artisan Intelligence社と共同開発

【導入効果】

線路巡視に係る延べ人員が34%減少

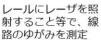
多機能検測車(BIG EYE)の開発



- 災害で被災した営業車両を検測車としてリニューアル
- 自走できるため、現行車より高頻度な検測が可能
- 2023年11月より走行試験開始

軌道検測装置





部材検査支援



ラインセンサカメラ 3次元点群データを 度に撮影



にて、レール表面の 用いて、「ホームや 傷や各種部材を高精 トンネルと線路」等 の距離を測定

【導入効果(想定)】

- ①検測員の無人化 (3人→0人)
- ②ビッグデータ収集による管理手法の高度化とCBMの実現

- まず、鉄道事業の事業構造改革について説明します。鉄道事業においては、 他社との連携や新技術の活用による業務効率化を推進しています。
- AIを活用した業務効率化の例として、AIとチャットによる忘れ物問合せサー ビスを9月から開始しておりますが、お問い合わせへの対応時間が電話に対 して約60%減少するなど、従業員の負担軽減となっているほか、お客さまに 対するサービス向上にもつながっています。
- また、新幹線軌道のボルト緩み検知の自動化にもAIを活用しており、線路巡 視に係る延べ人員が34%減少しました。
- このほか、災害で被災した営業車両を検測車としてリニューアルすることで 検測作業の効率化を図るとともに、ビッグデータ収集による管理手法の高度 化とCBMの実現にも取り組んでいます。
- 次のページをご覧ください。

重点戦略 ❷ 豊かなまちづくりモデルの創造 │ 西九州エリアのまちづくり 2022年9月の開業から1年を迎えた西九州新幹線のご利用状況は順調に推移 新長崎駅ビルの開業(2023年11月10日予定)により、更なる新幹線開業効果の発現を目指す 西九州新幹線の開業1年目のご利用状況 西九州新幹線定期利用者数推移 (1) 500 470 ■長崎-諫早 西九州新幹線 ■長崎-武雄温泉 収入実績 ご利用者数 400 約2倍 ■長崎-新大村 ■その他 300 約6,600人/日 221 200 19.3期比 102% 94 約48億円 100 * 2022/9/23~2023/9/22 ※ 武雄温泉~長崎間の実績※ 19.3期比は諫早~長崎間の特急 ※ 2022/9/23~2023/9/30 「かもめ」との同曜日比較 2022/9末 2023/9末 ● 定期券利用者数は開業時から約2倍に増加 武雄市や嬉野市など沿線自治体による新幹線通勤支援制度の導入 西九州エリアの開発状況 も進んでおり、更なる利用促進が期待可能 2023年4月 2023年10月 2023年11月 2024年初頭 位置駅高架下 嬉野八十八 ● JR長崎駅ビル D 長崎マリオットホテル (温泉旅館) リニューアル 長崎マリオットホテル 延床面積:約102,000㎡ 商業 約41,000mi JR九州ホテル長崎 (店舗数 86店舗予定) オフィス約9,000㎡ JR長崎駅ビル・オフィス O 客室数 : 全207室 · 対象面積 · 約2 800㎡ · 客室数 · 36室 延床面積:約20,000㎡ 長崎街道かもめ市場 ・全室源泉かけ流し温泉完備 店舗 : 19区画 28

- 続いて、重点戦略の2点目、「豊かなまちづくりモデルの創造」に向けた取り 組みについて説明します。
- ▶ 西九州新幹線は開業から1年を迎えましたが、お客さまのご利用は2019年3月期の在来線特急の実績と比較して102%程度で順調に推移しており、開業効果は継続していると認識しています。
- また、定期券の利用者数は開業時から約2倍に増加しており、沿線自治体も新幹線通勤支援制度の導入を進めるなど、地域とともに更なる利用の促進に取り組んでまいります。
- 西九州エリアでの開発状況については、10月に温泉旅館の「嬉野八十八」が開業し、11月10日には「JR長崎駅ビル」の開業が控えています。2024年初頭には「長崎マリオットホテル」の開業を予定しており、引き続きまちづくりを通して新幹線開業効果の持続と最大化を目指してまいります。
- 次のページをご覧ください。

重点戦略2 豊かなまちづくりモデルの創造 | 福岡エリアのまちづくり

人口増加数・増加率が政令指定都市で最大である福岡市においては、不動産開発のみならず、 複合体験型アウトドア施設開発・運営など、幅広い領域にてまちづくりを推進



- ➤ 福岡エリアにおいては、今年4月に複合体験型アウトドア施設 「ABURAYAMA FUKUOKA」が第1期開業を迎え、10月には第2期開業としてシェアオフィスが開業いたしました。今後もグランピング施設などの開業を順次予定しております。
- このほか、今期は来年1月に有料老人ホームを含めた複合開発「りすのこスクエア」の開業と、来年3月には博多駅周辺のオフィスビル「コネクトスクエア博多」の開業を控えております。
- ▶ 今後も成長を続ける福岡市および周辺エリアにおいて、幅広い領域でのまち づくりを推進していきます。
- 次のページをご覧ください。

重点戦略2 豊かなまちづくりモデルの創造 | 線区別収支の開示

- 平均通過人員が2,000人/日未満の線区について収支を開示(2018年度分から実施)
- うち、JR発足時と比較して2019年3月期の平均通過人員が7割以上減少している線区については、2019年より沿線自治体と協働で「線区活用に関する検討会」を立ち上げ
- 10月より施行されている地域交通法の趣旨を踏まえ、地域交通について沿線自治体と議論を進めていく

0	No. 線名 図間 営業和							
小倉	No.	線名	区間			1987年度	2022年度	減少率
博多大	1	口典末绰	佐伯~延岡	58.4	▲476	3,428	604	▲82%
	2		都城~国分	42.2	▲360	2,029	1,068	▲47%
3 9	6	筑肥線	唐津~伊万里	33.1	▲140	728	196	▲73%
集語 ⑥	4	宮崎空港線	田吉~宮崎空港	1.4	▲15	-	1,494	_
佐賀人久留米 由布院	6	筑豊本線	桂川~原田	20.8	▲ 96	2,981	385	▲87%
8 0 th	6	日田彦山線	城野~田川後藤寺	30.0	▲416	3,287	1,945	▲ 41%
		口田沙山林	田川後藤寺~夜明	38.7	_	1,103	_	_
e day	7	後藤寺線	新飯塚〜田川後藤寺	13.3	▲195	1,728	1,205	▲30%
長崎 熊本 10	8	久大本線	日田~由布院	51.5	▲ 100	2,564	1,401	▲45%
		人人不够	由布院~大分	42.4	▲483	3,890	1,793	▲ 54%
A 一 検討会立上の線区 新八代	9	唐津線	久保田~唐津	40.3	▲341	3,649	1,818	▲50%
B — A以外の収支開示 対象線区		冶净涨	唐津~西唐津	2.2	▲259	1,315	765	▲ 42%
A SHAWKEE	П		肥後大津~宮地	30.8	▲280	2,711	768	▲ 72%
	10	豊肥本線	宮地~豊後竹田	34.6	▲361	1,028	171	▲83%
			豊後竹田~三重町	23.9	▲ 170	2,384	806	▲ 66%
	П		八代~人吉	51.8	_	2,171	_	_
13	•	肥薩線	人吉~吉松	35.0	_	569	_	_
			吉松~隼人	37.4	▲343	1,109	493	▲ 56%
鹿児島中央(2)	12	三角線	宇土~三角	25.6	▲329	2,415	825	▲ 66%
	₿	吉都線	都城~吉松	61.6	▲373	1,518	394	
	a	指宿枕崎線	喜入~指宿	19.1	▲254	3,687	1,862	▲49%
	•	7日1日77/129/198	指宿~枕崎	42.1	▲337	942	220	▲ 77%
	6	日南線	田吉~油津	44.0	▲ 678	2,129	914	▲ 57%
			油津~志布志	42.9		669	_	_
				合計	▲ 6,003			

- ▶ 地域交通に関する取り組みについて説明します。
- ▶ 平均通過人員が1日あたり2,000人未満の線区について、昨年度の収支を開示しました。
- ▶ このうち、7つの線区については、2019年より沿線自治体と協働で「線区活用に関する検討会」を立ち上げています。
- ▶ 今後も、人口減少やコロナ禍による地域交通を取り巻く状況の悪化や、ローカル線では大量輸送という鉄道特性が発揮できていないことを受けて改正された地域交通法の趣旨を踏まえ、地域交通について沿線自治体と議論を進めてまいります。
- 次のページをご覧ください。

重点戦略2 豊かなまちづくりモデルの創造 | 日田彦山線BRT

- 2017年7月の災害により不通となっていた添田~夜明・日田間は、8月28日に日田彦山線BRTひこぼしラインとして開業
- **開業後のご利用状況は好調であり、ご利用促進に向けて地域と連携した発信を今後も実施**

1日平均乗車人員の比較 381 観光のお客さま 約6割 **%**1 131 沿線のお客さま 60 約4割 **BRT** 鉄道時代 代行バス時代 (8/28-10/15)(17.3期) ※1 添田~夜明の平均通過人員 ※2 乗務員等のスタッフへのヒアリング結果

開業後の状況

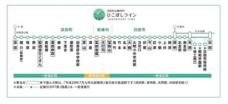
●平日、休日ともに多数のお客さまがご利用



●日田市主催のイベントに伴い、約250人がBRTをご利用



●学校や商業施設、病院にBRT新駅を設置 通学、通院、お買い物などの日常利用の定着を目指す

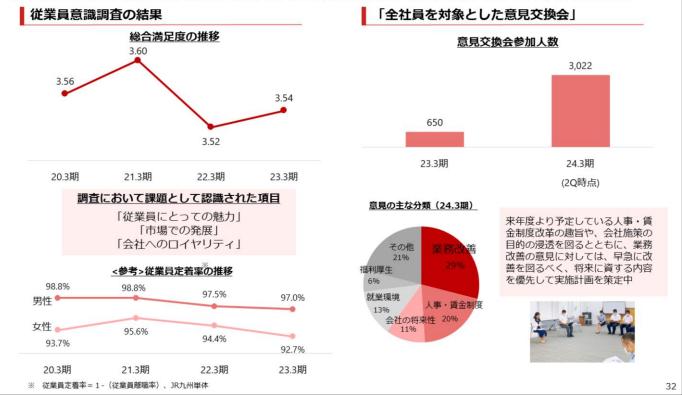


- ▶ 日田彦山線BRTひこぼしラインが、8月28日に開業を迎えました。
- ▶ 1日の平均乗車人員は381人と、鉄道時代の平均通過人員を上回る実績となっており、現場のスタッフの感覚では、6割程度が観光のお客さま、4割程度が地元のお客さまとなっています。
- ▶ そして、今回新たに設定した、朝夕の通学時間帯を中心に経由する日田市内の「高校ルート」では、朝通学時間帯のご利用者が代行バス時代のおよそ2倍となっており、地元の高校生からは、通学手段を両親の送迎からBRTに切り替えたとのお声や、部活の練習が遅くまでできるようになったとのお声もいただいています。
- ➤ このご利用状況が一過性のものとならないよう、引き続き地域との連携を継続していきます。
- ▶ 次のページをご覧ください。

人材戦略 | 従業員エンゲージメントの向上

コロナ禍の厳しい状況を経て、給与や賞与に関する不安や不満、コミュニケーションの希薄化などを理由に従業員の満足度が低下していることを受け、23.3期より経営陣による「全社員を対象とした意見交換会」を実施

▶ 企業理念の更なる浸透を図るとともに、経営陣の考えを発信し、課題の認識・解決に向けた対策を検討



- 従業員エンゲージメントの向上に向けた取り組みについて説明します。
- ▶ 従業員エンゲージメントは当社の企業価値向上にとって重要な要素と捉えていますが、コロナ禍を経て、従業員意識調査における総合満足度が低下していることを課題と認識しています。
- その要因の一端はコミュニケーションの希薄化にあると考え、昨年度より経営陣による全社員を対象とした意見交換会を実施しています。
- ▶ これにより、企業理念や会社施策、来年度から予定している新しい人材戦略や人事・賃金制度改革への理解浸透を図るとともに、意見交換の中で挙がってきた改善提案に対しては、早急に対処すべく、将来に資する内容を優先して実施計画を策定しています。
- 最後に、資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた当社の対応について説明します。34ページをご覧ください。

V 資本コストや株価を意識した経営の 実現に向けた対応について

資本コストや株価を意識した経営の実現に向けた対応について

現状 認識

- ・資本収益性の改善は経営上の重要課題と認識
 - 現中期経営計画では、2024年度の数値目標として営業収益、営業利益、EBITDAに加え、ROEについては8%以上を目指す旨を開示
 - 当社はPBR1倍以上の水準であるものの、中長期的な企業価値向上に向けては資本コストを意識しつつ、資本収益性の改善に努める必要があり、経営上の重要課題と認識

方針

・適時適切な事業ポートフォリオの見直しや、資本市場との建設的な対話に 真摯に取り組む等、引き続き資本コスト・収益性を意識した経営を推進

具体的な 取組み

・継続的な事業ポートフォリオの見直し

- 撤退も含めた機動的なポートフォリオの見直し
- 資本収益性を踏まえた積極的投資

・既存事業の収益力強化

- 鉄道事業における価格戦略の深度化
- 不動産事業における循環型投資の推進
- ·株主還元方針 (~2024年度)
 - 長期安定的な還元
 - 状況に応じて機動的な自己株式取得

	株価 (円)	PBR ^(倍)	(%)	PER (倍)
19.3期	3,640	1.4	12.4	11.8
20.3期	3,100	1.2	7.6	15.6
21.3期	2,574	1.0	-4.7	-
22.3期	2,507	1.0	3.4	29.7
23.3期	2,949	1.1	7.8	14.9

- ▶ 当社は、資本収益性の改善は経営上の重要課題であると認識しており、現中期経営計画ではROE8%以上を目指すこととしています。
- ▶ 当社のPBRはこれまで1倍程度で推移しておりますが、これを改善していくためには、ROEの中長期的な維持・向上を図るとともに、その取り組みについて資本市場から十分な評価をいただくことで、PERの向上を図っていくことが必要だと認識しています。
- ▶ ROEの中長期的な維持・向上のための取り組みとして、当社はこれまで事業ポートフォリオの継続的な見直しや既存事業の収益力向上に取り組んできました。これらの取組みを継続して行っていくとともに、資本市場の皆さまとの対話を通じて、これらの取組みの内容を十分にご理解いただけるよう努めてまいります。
- ▶ 以上で説明を終わります。ご清聴ありがとうございました。

APPENDIX	
	35

連結貸借対照表とキャッシュフロー計算書

(単位:億円)

				(半位:18日)
	2023年3月期	2024年3月期 2Q期末	増減	主な増減要因
総資産	9,966	10,114	147	
現金及び預金	372	404	31	
有価証券	150	215	64	
有形固定資産	6,322	6,495	173	不動産取得による増
鉄道事業固定資産	1,386	1,369	△ 17	
有利子負債	3,516	3,630	114	長期借入金の増
純資産	4,068	4,269	201	
資本金及び資本剰余金	2,418	2,417	△ 0	
利益剰余金	1,644	1,778	133	
自己資本比率	40.8%	42.1%		

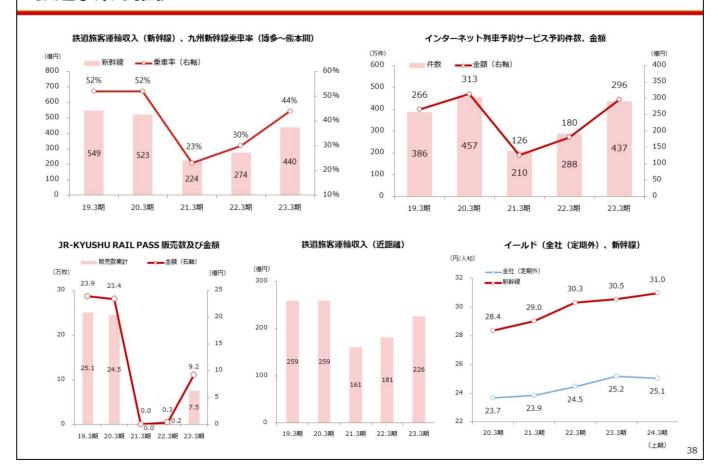
(単位:億円)

	2023年3月期 2Q累計実績	2024年3月期 2Q累計実績	増減	主な増減要因
営業キャッシュフロー	267	501	233	税金等調整前四半期純利益の増
減価償却費	151	166	14	
投資キャッシュフロー	△ 496	△ 368	127	関係会社株式の売却収入による増
設備投資	△ 556	△ 527	28	
フリーキャッシュフロー	△ 228	132	361	
財務キャッシュフロー	△ 63	△ 41	21	
現金及び現金同等物	496	614	118	

各セグメントのEBITDA推移 運輸サービス 不動産・ホテル (億円) **■**EBITDAマージン EBITDA -- EBITDAマージン 60% 400 40% 362 319 318 300 30% 300 50% 200 222 131 40% 18.9% 200 100 17.0% 10% 0 30% 100 20.3期 22.3期 22.3期 33.7% -100 27.7% 28.8% 28.1% \triangle 141 -200 △136 0 20% (セグメント区分) 変更後 22.3期 22.3期 23.3期 20.3期 21.3期 -300 △265 (セグメント区分) 変更後 流通・外食 建設 ビジネスサービス (億円) (億円) EBITDA ----EBITDAマージン 80 100 12% EBITDA ← EBITDAマージン EBITDA ■EBITDAマージン 80 80 80 62 76 10% 60 6% 80 50 12% 52 65 43 8.5% 4.9% 41 40 7.4% 8% 6% 40 8.5% 8.2% 40 496 6.0% 5.8% 20 4% 20 2% 0.1% 0.1% 19.3期 20.3期 21.3期 22.3期 23.3期 (ゼグメント区分) 変更後 \triangle 11 -20 19.3期 20.3期 21.3期 22.3期 22.3期 23.3期 19.3期 20.3期 21.3期 22.3期 22.3期 23.3期 (セグメント区分) 変更後

※各セグメントの数値は、セグメント間取引消去前

鉄道事業の推移

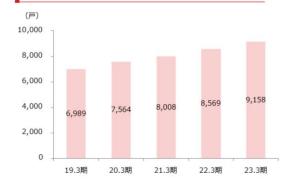


不動産・ホテル事業の推移

駅ビルテナント売上



分譲マンション販売戸数(累計)



ホテル稼働率および平均単価



賃貸マンション戸数および入居率



主要な開発パイプラインの概要

名称	所在地	時期	敷地・延床面積/ 戸数/部屋数	備考(用途等)
			/一切人/ 日月王切人	
長崎駅周辺開発	長崎県長崎市	2022年3月 高架下開業 2023年11月 新駅ビル開業 2024年初頭 ホテル開業 ※2023年秋から見直し	延床 約102,000㎡	・商業、ホテル、オフィスなど複合的な開発・環境負荷軽減対応、AI・ICT活用を検討
鹿児島中央駅西口開発	鹿児島県鹿児島市	2021年秋 工事着工 2023年4月 I 期開発開業 2025年度以降 II 期開発開業	敷地 約9,500㎡ 延床 約25,400㎡ (I期開発)	 I 期は商業・オフィス・立体駐車場、II 期は住居等 複合的な開発 ・感染症対策、環境負荷軽減対応、ICT活用を検討
簀子小学校跡地活用事業 ※株式会社桜十字を代表会社とする8社共同開発	福岡市中央区	2021年11月 工事着工 2024年1月 開業	敷地 約8,560㎡ 延床 約27,000㎡	有料老人ホーム、病院、体育館、広場など複合的な 開発
福岡県東総合庁舎敷地有効活用事業 (ビル名称:コネクトスクエア博多) ※当社を代表会社とする3社共同開発	福岡市博多区	2022年春 工事着工 2024年3月 開業	敷地 約2,700㎡ 延床 約22,000㎡	・オフィスピル(一部 商業店舗) ・無人清掃ロボット、太陽光発電等の導入
たノ門二丁目地区第一種 市街地再開発事業 ※日鉄興和不動産を保留床取得グループ代表とする 6社共同開発	東京都港区	2020年冬 工事着工 2025年春 竣工	敷地 約22,500㎡ 延床 約180,700㎡	オフィスビル(一部 商業店舗)
油山市民の森等リニューアル事業 ※当社を代表会社とする9社共同開発	福岡市南区	2022年7月 工事着工 2023年4月27日 開業 2024年春 アクティビティ、 宿泊施設等の順次開業	敷地 約140ha	・2023年4月開業:キャンブ、飲食・物販、農園など・2023年10月開業:シェアオフィス・2024年春までに開業:森林アクティビティ、宿泊施設
博多駅空中都市プロジェクト	福岡市博多区	2028年末 開業	敷地 約5,200㎡ 延床 約50,000㎡	オフィス、ホテル、商業や広場など
※ 計画は、今後変更になる場合がありま	व			

鉄道事業の費用について

新幹線施設の貸付料等について

当社は新幹線施設を所有する鉄道・運輸機構から、施設を借り受け、30年間一定の貸付料等を支払って新幹線を運行

【貸付料等】定額の貸付料+固定資産税等相当額他

- 九州新幹線の定額貸付料に関しては、30年後までの分を全額一括払いして おり、現在は固定資産税等相当額などの支払いのみが発生している
- 固定資産税等相当額は毎年変動。税制特例が存在し、現在は西九州新幹線 に適用されている。

名称 科		特例内容				
			決算科目			
	科目	課税から 5年度まで	6~10年度 まで	11年度以降	八异行口	
新幹線特例	固定資産税 (*1)	1/6	1/3	終了	物件費	

^{*1 |} 鉄道運輸機構からの新幹線関係借受資産に係る課税

減価償却費について

■ 減価償却方法の変更

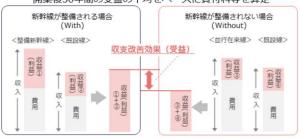
- 使用実態に即し、鉄道事業固定資産の償却方法と償却年数の変更を実施
- 影響額:22.3期において減価償却費34億円の減

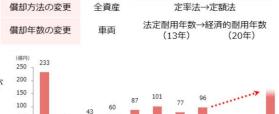
■ 減価償却費の逓増

- 2016.3期末の鉄道事業固定資産の減損処理(約5,200億円)(に伴い減価償却費が減少
- 減損処理後も鉄道事業は毎年250~300億円程度の設備投資が発生
- 今後もこの傾向が続くことから、減価償却費が毎年10~20億円程度の逓増

貸付料等の算定のベースとなる考え方(イメージ)

開業後30年間の受益の平均をベースに貸付料等を算定





16.3期 17.3期 18.3期 19.3期 20.3期 21.3期 22.3期 23.3期

対象資産

項目

50

将来の見通しに関する記述について

本資料には、JR九州グループの見通し・目標等の将来に関する記述がなされています。

これらは、本資料の作成時点において入手可能な情報、予測や作成時点における仮定に基づいた当社の判断等によって記述されたものであります。そのため、今後、新型コロナウイルス感染症の状況、人々の価値観やライフスタイルの変化、国内外および九州の経済情勢、不動産市況、各プロジェクトの進捗、法令規制の変化、その他の幅広いリスク・要因の影響を受け、実際の経営成績等が本資料に記載された内容と大きく異なる可能性があることにご留意ください。

弊社IR関連資料は、弊社ホームページでご覧いただけます。 JR九州ホームページ

https://www.jrkyushu.co.jp/company/ir/library/earnings/